

XXIV. GP.-NR

510 /J

18. Dez. 2008

ANFRAGE

der Abgeordneten Brunner, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

betreffend Schrottverwertungsanlage in Wien-Liesing

Die Grünen brachten am 24. 9. 2008 gegenständliche Anfrage ein (Nr 4997/J, XXIII. GP). Entgegen den Usancen, Anfragen auch nach Auslaufen der Legislaturperiode innerhalb der Frist zu beantworten (siehe etwa Anfrage Nr. 4712/J oder Anfrage Nr 4714/J XXII. GP), beantwortete der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft diese Anfrage zur Schrottverwertungsanlage nicht. Eine am selben Tag gestellte Anfrage (Schriftliche Anfrage der Abgeordneten Dr. Alexander Van der Bellen, Kolleginnen und Kollegen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft betreffend UVP-Pflicht der Erdgasleitung DN 800 Projekt Südschiene [Gänsersdorf in NÖ bis Oberaich in der Stmk] und Novellierung des UVP-G, Nr 4998/J, XXIII GP) wurde sehr wohl beantwortet, nämlich am 27. 10. 2008. Die Antwortverweigerung auf die Fragen zur Schrottverwertungsanlage Wien-Liesing ist daher umso befremdlicher und als unfreundlicher Akt gegenüber den Abgeordneten und den von der Anlage betroffenen BürgerInnen zu werten. In der laufenden GP besteht jedoch jedenfalls eine verfassungsrechtliche Antwortverpflichtung, daher wird die Anfrage wiederholt.

1. Abfallrechtliches Genehmigungsverfahren

Wegen erwünschter Verlegung des Betriebsstandortes der Schrottverwertungsanlage der KH Recycling GmbH von derzeit Sobotagasse 18 -20 auf Grawatschgasse 7-9, beide Parallelstraßen zur Triester Straße in Wien-Liesing, läuft das abfallrechtliche Genehmigungsverfahren, nun schon über drei Jahre. Die Nachbarn und Nachbarinnen wenden sich gegen das Projekt, weil das Projekt nur 12 Meter entfernt von den Wohnhäusern verwirklicht werden soll und daher mit massiven Lärm- und Feinstaubbelastungen zu rechnen ist.

Das aktuelle Betriebsgelände ist ca. 4.000 qm groß. Es wird täglich Alteisen mit drei eigenen Container-LKWs und Fremdautos, meist Klein- LKWs, angeliefert. Das Alteisen wird angehäuft - die Haufen erreichen die Höhe von Einfamilienhäusern - dann zerkleinert und in Eisenbahnwaggons verladen. Lärm erzeugt vor allem die Abladung der Container-LKWs (Abrutschen der Eisenteile) die allgemeine Manipulation der Kräne mit Schrott und das Beladen der Waggons (der Greifer schlägt andauernd auf den geladenen Schrott um die Ladung zu komprimieren). Es werden permanent schussähnliche Lärmspitzen erzeugt. Betriebszeit: 6 - 20 Uhr. Derzeit werden täglich 4 Waggons beladen. Fassungsvermögen eines Waggons ca. 40 t, das ergibt eine Jahreskapazität von schätzungsweise 25.000 Tonnen. Das neue Areal ist viermal so groß. In den Einreichunterlagen ist aber nach wie vor von einer Kapazität von 24.000 Tonnen die Rede. Hinzu kommt, dass neuer Projektbestandteil eine Schrottschere ist, die eine Kapazität von 50 Tonnen in der Stunde hat. Es ist daher realistischerweise mit einer Jahreskapazität von 125.000 Tonnen zu rechnen.

Das zunächst erstellte Amtsgutachten kam zu dem Schluss, dass der Lärm für die Nachbarn und Nachbarinnen unzumutbar sei. Daraufhin wurde Univ. Prof. Dr. med. Christian Vutuc von der Medizinischen Universität Wien beauftragt. Die Feststellung von Univ.-Prof. Dr. Vutuc, die Luft-Messstation Liesing würde durch die Umsiedlung der Schrottanlage "etwas abnehmen bzw. mit Sicherheit nicht zunehmen" ist für die Nachbarn und Nachbarinnen nicht nachvollziehbar. Diese Messstation befindet sich nämlich ca. 2,5 km westlich der Nachbarn und Nachbarinnen. Bei überwiegendem Westwind wird hauptsächlich die Breitenfurterstraße, bei Südostwind die Brunner- bzw. Siebenhirtenstrasse erfasst. Die Emissionen von der Grawatschgasse kann sie niemals erfassen. Trotzdem wird dieses Gutachten von der MA 39 als "schlüssig und nachvollziehbar" betrachtet, statt sich durch eine mobile Messung von den tatsächlichen Werten vor Ort zu überzeugen. Hinzu kommen die täglichen 40-minütigen Diesellokfahrten zehn Meter vor den Schlafzimmern der AnrainerInnen. Für die AnrainerInnen der Triesterstraße 220-224, die ihre Lebensräume nach rückwärts ausgerichtet haben, entsteht ein gewaltiger "Lärmtrichter". Links die Rückwand der Fa. Quester, vorne und rechts Lärmschutzwände. Ist das auch zumutbar für diese Menschen, 70 dB Dauerlärm zu ertragen und täglich Luft einzuatmen, die der eines verrauchten Lokals entspricht?

2. Feinstaub- und NO₂-Messungen in Liesing und Aktionspläne

Feinstaub: Liesing gehört zu den am meisten belasteten Messstationen in Wien.

Feinstaub, Anzahl der Überschreitungstage an der Messstation Liesing (von der EU tolerierte Anzahl an Überschreitungstagen derzeit: 35)

2002	2003	2004	2005	2006	2007
57	66	40	78	60	51

Höchste Konzentrationen - TMW in µg/ m³ (Grenzwert: 50µg/m³)

2002	2003	2004	2005	2006	2007
108	160	142	151	140	89

Quellen: Jahresberichte der Stadt Wien und des Umweltbundesamtes

NO₂: Die einzige verkehrsnah eingerichtete Messstelle in Wien liegt am Hietzinger Kai. Seit 2003 werden dort maßgebliche Überschreitungen des NO₂-Grenzwerts für Halbstundenmittelwerte gemessen (2003-25x, 2004-22x, 2005 – 68x, 2006 – 59x, 2007 – 31x). Im Jahre 2007 wurde ein Jahresmittelwert von 71 µg/m³ gemessen, der zulässige Grenzwert beträgt 40 µg/m³. Die Stuserhebung NO₂ 2006 schreibt: „Die Messstelle Hietzinger Kai repräsentiert die Luftgüte-Situation für Anrainer an stark befahrenen Straßenzügen oder Häuserschluchten im Ballungsraum Wien, die nur wenige Meter von der nächstgelegenen Fahrbahn entfernt leben oder arbeiten.“

Die Triester Straße ist noch stärker befahren als der Hietzinger Kai. Aufgrund der hohen Vorbelastung durch NO₂ und Feinstaub in Liesing sind zusätzliche Emissionen nur bedingt zulässig. Auf der anderen Seite müssen Maßnahmen ergriffen werden, um die bestehenden Emissionen zu reduzieren. Die UBA-Untersuchung „Fachgrundlagen für eine Stuserhebung zur PM10-Belastung in Wien“, 2004, S 243 ff, macht vorwiegend gewerbliche Verursacher für die Feinstaubbelastung in Liesing verantwortlich:

Die vorliegende Studie bestätigt die in SCHNEIDER & SPANGL (2002) erarbeitete Herkunftsanalyse der lokalen Staubbilastung in Liesing.

Als bedeutendste PM10-Emittenten lassen sich folgende Quellen eingrenzen:

- Aufwirbelung mineralischen Materials von unbefestigten Flächen durch Straßenverkehr – dafür kommen v.a. die Speditionen (Fa. Kemeter; Fa. Birkart), ein Auslieferungslager eines Lkw- Herstellers (MAN), und ein Lagerplatz der MA 48 in Frage
- Diffuse Emissionen mineralischen Materials eines Baustoffhändlers (Fa. Wopfinger)
- erhöhte OM-Emissionen bei Kaltstart von Lkw – dafür kommen v.a. die Speditionen (Fa. Kemeter; Fa. Birkart) und das Auslieferungslager eines Lkw- Herstellers (MAN) in Frage

Die Zeitverläufe der PM10- und NOx-Belastung (Kapitel 8.15), insbesondere die mittleren Tagesgänge (Kapitel 8.10) zeigen hohe Konzentrationen sehr zeitig in der Früh – zwischen 3 und 6 Uhr – deutlich vor der Morgenverkehrsspitze des regulären Straßenverkehrs, die allerdings nicht an allen Tagen auftreten. Diese Konzentrationsspitzen fallen in einen Zeitraum mit sehr ungünstigen Ausbreitungsbedingungen, sodass ihre Ursache u.U. vergleichsweise geringe Emissionsmengen sein können.

Sie korrespondieren mit dem Betriebsgeschehen der nahe gelegenen Speditionen – laut Auskunft der Fa. Kemeter verlassen an einem Montag bis zu 100 Lkws in den frühen Morgenstunden den Parkplatz dieser Firma – und sind somit ein deutlicher Hinweis auf einen wesentlichen Einfluss von Lkw-Fahrten auf die PM10-Belastung in Liesing.

Kaltstartemissionen des Lkw-Verkehrs im Nahbereich der Messstelle dürften auch für den relativ hohen lokalen Beitrag von OM verantwortlich sein.

Dabei ist zu erwarten, dass insbesondere in den Morgenstunden der Einfluss der sehr niedrigen Temperaturen (und der damit verbundenen Adsorption von (schwer) flüchtigen organischen Verbindungen) sowie von vielen Kaltstarts zu einer Verschiebung des OC/EC-Verhältnisses in Richtung OC geführt hat, da bei niedrigen Betriebstemperaturen der Anteil an unverbranntem Kraftstoff höher ist und semivolatile organische Verbindungen bei tiefen Temperaturen eher an Partikeln (z.B. mit einem EC-Kern) adsorbieren. Dies legt die Vermutung nahe, dass der Großteil des in Liesing erfasste EC Dieselruß ist und dass zudem ein großer Teil des OC aus organischen Verbindungen aus dem Kfz-Kraftstoff besteht, welche an Russpartikeln adsorbiert sind.

Im Gewerbegebiet Liesing liegen zudem einige Betriebe, die als signifikante Emittenten von Staub in Folge von Schüttgutmanipulation anzusehen sind. Dies betrifft etwa den Baustoffhändler Wopfinger, den Ablageplatz sowie das Straßenreinigungsdepot der MA48.

3. Altlast Grawatschgasse 7-9

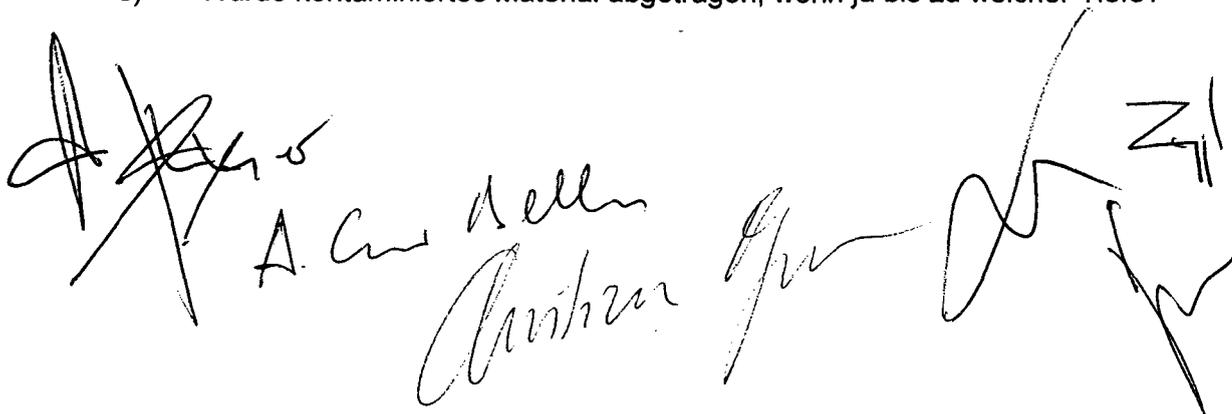
Das Grundstück Grawatschgasse 7 – 9 ist im Besitz der Rhenus Immobilien GmbH. Die Kontamination des Grundstücks wurde von Sachverständigen untersucht und 2002 darüber ein Gutachten erstellt. Es wird behauptet, dass das Erdreich ausgetauscht worden sei (64 Tonnen), was aber von den Nachbarn und Nachbarinnen nie beobachtet werden konnte.

Da der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft oberste Behörde in der Vollziehung des Abfallwirtschaftsgesetzes, des Immissionsschutzgesetzes-Luft und des Altlastensanierungsgesetzes ist, stellen die unterfertigten Abgeordneten folgende

ANFRAGE:

1. a) Ab welchem Schwellenwert wäre das ggst Einreichprojekt für die Schrottverwertungsanlage UVP-pflichtig?

- b) Wie werden Sie sicherstellen, dass dieses Projekt nur genehmigt wird, wenn eine Gesundheitsgefährdung der Nachbarn und Nachbarinnen ausgeschlossen ist und sichergestellt ist, dass es nicht zu unzumutbarem Lärm kommt?
- c) Ist eine Erhöhung der Kapazität der Schrottverwertungsanlage überhaupt möglich, wo doch die Feinstaubbelastung in Liesing bereits deutlich über dem laut Luftqualitätsrichtlinie zulässigem Maß liegt und gerade Betriebsanlagen zu dieser Feinstaubbelastung wesentlich beitragen?
- d) Inwiefern wird das abfallrechtliche Bewilligungsverfahren auf die Vorbelastung des Standorts durch Verkehrsemissionen (von Straße und Bahn) eingehen, eine weitere Belastung der AnrainerInnen am geplanten Standort Grawatschgasse kann doch wohl nicht zumutbar sein?
- e) Entspricht die Situierung der Messstellen für Feinstaub und NO₂ in Liesing der Messkonzeptverordnung des Ministeriums, welche Gesichtspunkte waren für die Situierung maßgeblich?
2. a) Werden Sie sicherstellen, dass zur Reduktion der spezifisch aus Betriebsanlagen stammenden Feinstaubbelastung in Liesing (siehe oben die zitierte Untersuchung des Umweltbundesamtes) durch den Landeshauptmann bzw das zuständige Landesregierungsmitglied, ein Aktionsplan mit Reduktionsmaßnahmen erlassen wird?
- b) Welche verkehrsberuhigenden Maßnahmen müsste ein derartiger Aktionsplan umfassen, um die Feinstaub- und NO₂-Emissionen aus dem Verkehr in Liesing zu reduzieren, sodass eine Gesundheitsgefährdung der Liesinger Bevölkerung ausgeschlossen wird?
3. a) Ist das Grundstück Grawatschgasse 7 – 9 im Verdachtsflächenkataster aufgenommen oder dem BMLFUW als Verdachtsfläche gemeldet worden?
- b) Welche Informationen liegen dem Bundesministerium über diese Kontamination vor, insbesondere welche Gefährdungen gehen von der Kontamination aus?
- c) Ist dem Bundesministerium die Grundstücksuntersuchung mit Grundwassersonden auf 7,5 m Bohrtiefe und das diesbezügliche Gutachten aus 2002 bekannt?
- d) Welche Informationen liegen dem BMLFUW zur Sanierung dieses Grundstücks vor?
- e) Wurde kontaminiertes Material abgetragen, wenn ja bis zu welcher Tiefe?

The image shows several handwritten signatures and initials in black ink. On the left, there is a large, stylized signature. In the center, the name 'A. C. Dell' is written in a cursive script, with 'A. C.' on the top line and 'Dell' on the bottom line. To the right of this, there are several other signatures and initials, including one that appears to be 'Zil' written vertically.